報道発表資料

平成 21 年 4 月 23 日
独立行政法人国民生活センター

公道走行できるという四輪バギーの安全性
－インターネットで販売されているもの－

1. 目的

近年、日本国内で「公道の走行が可能」とうたわれた四輪バギー[1)]がインターネットの店舗などで販売されている。これらの四輪バギーは殆どが排気量 50 cc未満の外国製（主に中国や台湾）であると見られ、灯火類や後写鏡などの保安部品を装備している。

PIO-NET（全国消費生活情報ネットワーク・システム）には、四輪バギーに関する相談が 2004 年度以降の 5 年間で 97 件[2)]寄せられており、その内容は「中国製の四輪バギーを日本の総輸入販売元から購入した。1～2 回乗った後、駐輪場にガソリンの臭いがして燃料漏れしていることがわかった」、「雑誌で見て、四輪バギーを購入。半日で壊れてしまった。輸入品なので壊れた場合は責任を取れないと言われた」、「四輪バギー車を注文で取り寄せた。ところが警察から公道は走れないといわれた。業者は返品はできないと言う」などであった。

そこで、公道走行できることがうたわれた四輪バギーを実際にインターネット販売で購入し、商品受け取り時の状態、保安基準への適合、品質などを調査した。

1)車輪が 4 つあり、車室はなくオートバイのようにまたがって乗車する車両。日本国内では四輪バギーと呼ばれることが多いが、海外ではＡＴＶ（All Terrain Vehicle:全地形型車両）と呼ばれる。北米、欧州、豪州などでは業務用やレジャー用などに普及している。

2)PIO-NET の検索・集計機能を用いることができないため、四輪バギーに関する相談事例を個別に精査したものである。

2. テスト実施期間

検 体 購 入：2009 年 3 月
テスト期間：2009 年 3 月

3. テスト対象銘柄

インターネットのショッピングモールで営業している店舗で通信販売されていた四輪バギーのうち、車両本体の価格が 10 万円以下の 2 銘柄、10 万円台の 2 銘柄、20 万円台の 1 銘柄をテスト対象とした。なお、一般に普及しているスクーター（排気量 49 cc）1 銘柄を参考検体とした。

表 1. テスト対象銘柄一覧表（詳細は資料 1 参照）

10 万円以下			
No.1		No.2	
10 万円台			
No.3		No.4	
20 万円台		参考検体	
No.5		ｽｸｰﾀｰ	

＊このテスト結果は、テストのために購入した商品のみに関するものである。

4.PIO-NETから

PIO-NET（全国消費生活情報ネットワーク・システム）には、四輪バギーに関する相談が2004年度以降の5年間で97件寄せられている。主な事例を以下に示す。

【事例1】

中国製の四輪バギーを日本の総輸入販売元から購入した。1～2回乗った後、駐輪場にガソリンの臭いがして燃料漏れしていることがわかった。

（2008年4月　40歳代　男性　神奈川県）

【事例2】

雑誌で見て四輪バギーを購入。半日で壊れてしまった。輸入品なので壊れた場合は責任を取れないと言われた。

（2008年9月　30歳代　男性　愛知県）

【事例3】

インターネットオークションで購入した四輪バギー。乗り始めて間もなくシャフトが折れて転倒し大ケガをした。

（2007年6月　30歳代　男性　神奈川県）

【事例4】

携帯のネットオークションで四輪バギーを購入。不良があり落札した販売会社に連絡。新品と交換と言われたがその後連絡がない。

（2008年7月　30歳代　男性　群馬県）

【事例5】

インターネットで四輪バギーを購入したが英語の取扱説明書しかなく、業者に問い合わせているが対応が悪く納得できない。

（2007年1月　30歳代　男性　神奈川県）

【事例6】

インターネットを見て購入。故障が続くので近隣のバイク店で見てもらったところ、排気量が50 ccではなく70 ccであることがわかった。違法登録であり乗れないため、業者に返金を申し出たが対応してくれない。

（2007年11月　30歳代　男性　福岡県）

【事例7】

四輪バギー車を注文で取り寄せた。ところが警察から公道は走れないと言われた。業者は返品はできないと言う。

（2005年8月　30歳代　男性　鹿児島県）

5. テスト結果

(1) 安全性や性能

1) 交通安全にかかわる装備

全銘柄とも道路運送車両の保安基準に適合しない内容があり、灯火類の性能や仕様が不十分なものがあった

全銘柄とも、排気量が 50 cc未満であることやその他の仕様から、道路運送車両法上は四輪の第一種原動機付自転車であると判断される。第一種原動機付自転車の構造や装備については道路運送車両の保安基準で詳細が定められており、遵守しなければならない。そこで、保安基準への適合を調べたところ、以下に示す点で不適合であった（表 2 参照)。

①「原動機（エンジン）の回転中に前照灯が消灯できない構造でなければならない」と定められているのに対し、スクーター以外は全銘柄ともスイッチで消灯できてしまう構造であった。

②「制動装置の操作を制動灯で示すことができなければならない」と定めているのに対し、前輪を制動させても制動灯が点灯しない構造のものが 1 銘柄（№5）あった。

③「制動装置を 2 系統以上備えなければならない」と定められているのに対し、1 系統しか備えていないものが 1 銘柄（№2）あった。

④「尾灯や制動灯の灯火は赤色」と定められているのに対し、白色のものが 1 銘柄（№3）あった。

⑤「車両中心から左右の後写鏡の中心までの距離が 280mm 以上」と定められているのに対して、距離が不足しているものが 1 銘柄（№2）あった。

⑥「速度計は照明装置等が必要」と定められているのに対し、照明装置等がないものが 1 銘柄（№2)、前照灯を下向きにすると照明装置が点灯しないものが 1 銘柄（№3）あった。

また、四輪バギーとスクーターの灯火類についても、保安基準に適合するものでなければならないが、どのような性能かを調べた。この結果は以下の通りである（表 2、写真 1 参照)。

①夜間に前照灯を点灯して前方 15m 先の障害物を照射したところ、確認しづらいものが 2 銘柄（№2、4）あった。

②夜間に尾灯を点灯して後方 150m の距離から見たところ、灯火が白色であり尾灯と認識できないものが 1 銘柄（№3）あった。

③夜間に番号灯を点灯して後方 8m の距離からナンバープレートの番号を読んだところ、読みづらいものが 3 銘柄（№3、4、5）あった。

④夜間に後方 100m の距離から自動車の前照灯で照射して後部反射器からの反射

光を見たところ、確認しづらいものが 1 銘柄（№4）、確認できないものが 3 銘柄（№1、2、3）あった。

⑤晴れた昼間に後方 30m の距離から制動灯が点灯・消灯するのがわかるかを見たところ、確認しづらく灯火が白色のものが 1 銘柄（№3）、確認できないものが 2 銘柄（№1、№2）あった。

⑥晴れた昼間に前方 30m 及び後方 30m の距離から方向指示器が点滅するのがわかるかを見たところ、前方から確認しづらいものが 1 銘柄（№4）、前方から確認できないものが 1 銘柄（№2）、前方・後方から確認できないものが 2 銘柄（№1、3）あった。

表 2. 交通安全に係る装備のテスト結果等一覧

	保安基準に適合していない内容	灯火類の性能					
		夜間				昼間	
		前照灯 15m 先の障害物を確認できるか	尾灯 後方 150m から確認できるか	番号灯 後方 8m から番号が読めるか	後部反射器 後方 100m から照射して確認できるか	制動灯 後方30mから点灯・消灯がわかるか	方向指示器 前方・後方 30m から点滅がわかるか
№1	・原動機が回転中でも前照灯がスイッチ操作で消灯できてしまう。	○ 確認できる	○ 確認できる	○ 読める	× 確認できない	× 確認できない	× 前後とも確認できない
№2	・原動機が回転中でも前照灯がスイッチ操作で消灯できてしまう。 ・制動装置が 1 系統のみ。 ・車両中心から左右の後写鏡の中心までの距離が不足。 ・速度計に照明装置等がない。	△ 確認しづらい	○ 確認できる	○ 読める	× 確認できない	× 確認できない	× 前方で確認できない
№3	・原動機が回転中でも前照灯がスイッチ操作で消灯できてしまう。 ・尾灯や制動灯の灯火が白色。 ・前照灯が下向きのとき速度計の照明装置が点灯しない。	○ 確認できる	× 確認できるが白色	△ 読みづらい	× 確認できない	× 確認しづらく白色	× 前後とも確認できない
№4	・原動機が回転中でも前照灯がスイッチ操作で消灯できてしまう。	△ 確認しづらい	○ 確認できる	△ 読みづらい	△ 確認しづらい	○ 確認できる	△ 前方で確認しづらい
№5	・原動機が回転中でも前照灯がスイッチ操作で消灯できてしまう。 ・前輪を制動させても制動灯が点灯しない。	○ 確認できる	○ 確認できる	△ 読みづらい	○ 確認できる	○ 確認できる	○ 確認できる
ｽｸｰﾀｰ	なし	○ 確認できる	○ 確認できる	○ 読める	○ 確認できる	○ 確認できる	○ 確認できる

写真 1. 交通安全に係る装備のテストの様子

	前照灯（15m 先の障害物を照射）	後部反射器（後方 100m から照射）	方向指示器（後方 30m から確認）
No.1			
No.2			
No.3			
No.4			
No.5			
ｽｸｰﾀｰ			
	※テストの状態を横から見たところ。右端が前照灯で、左端の路上に障害物（コンクリートブロック）がある。	※後方から照射している自動車の座席から見たところ。中央に車両があり、後部反射器は赤い点に見える。	※写真は曇りの時に撮影したが、確認のテストは晴れの時に実施した。

2) 初期や使用中の不具合

①消費者が組み立てた部分以外にも、ブレーキや駆動チェーンの調節が必要な銘柄があった

各銘柄とも、組み立てた後、テストを開始する前に、ブレーキの調節具合は適切か、駆動チェーンが弛んでいないか調べたほか、手の届く範囲でネジ類の緩みがないか確認した。この結果、前ブレーキ（機械式）のワイヤが緩かったため調節が必要なものが 2 銘柄（№1、3）あった。また、後ブレーキ（油圧式）の油圧経路に空気が混入したように、ブレーキが全く利かない状態であったため、ブレーキレバーを数百回作動させて空気抜きをする必要があったものが 1 銘柄（№3）あった。駆動チェーンのたるみが大きく車体と接触することがあったため調節が必要なものが 1 銘柄（№3）あった。この他、ステアリングコラムのがたつきが大きく、ハンドルを上下すると 5～10mm ほど動いたものが 1 銘柄（№4）あった（表 3、写真 2 参照）。

②最も安価な銘柄は走行のための重要部品が緩んでしまったほか、保安部品の電球が早期に切れてしまった

実際の走行距離は、初期の慣らし走行とテスト走行を含めてテストコース（舗装路）上で 10～15km 程度であった。この途中、前輪の左車輪と右車輪が互いに大きくがたついたために調べたところ、操舵装置のネジ（右タイロッドエンドのボールジョイントを固定するキャッスルナット）が脱落しており、本来使用されるべきであるネジの緩み防止部品（割りピン）が左右共に使用されていなかったものが 1 銘柄（№1）あった。このまま使用を続けた場合、重大な事故につながるおそれがあった。更にこの銘柄は、尾灯及び制動灯の電球が早期に切れ、電球を交換しても再び早期に切れた（表 3、写真 2 参照）。

表 3. 初期や使用中の不具合一覧

№1	○初期の不具合 ・前ブレーキ（機械式）のワイヤがやや緩かった。 ○使用中の不具合 ・前輪の左車輪と右車輪が互いに大きくがたついたために調べたところ、操舵装置のネジ（右タイロッドエンドのボールジョイントを固定するキャッスルナット）が脱落しており、本来使用されるべきであるネジの緩み防止部品（割りピン）が左右共に使用されていなかった。 ・尾灯及び制動灯の電球が早期に切れ、電球を交換しても再び早期に切れた。
№2	・特に不具合なし。
№3	○初期の不具合 ・前ブレーキ（機械式）のワイヤがやや緩かった。 ・後ブレーキ（油圧式）の油圧経路に空気が混入していたようであり全く利かなかった。 ・駆動チェーンの緩みが大きく車体と接触することがあった。
№4	○初期の不具合 ・ステアリングコラムのがたつきが大きく、ハンドルを上下すると 5～10mm ほど動いた。
№5	・特に不具合なし。

写真 2.後輪ブレーキが全く利いていなかったNo.3(左)と操舵装置のネジが脱落していたNo.1 (右)の様子

なお、2 銘柄（No.1、4）は、インターネットの販売ページで、品質について「外国の製品〔中国製〕は国産に比較しますと著しく品質の差や完成度の低さが確認される場合が御座いますので完成度の高い国産並みの品質を期待しての購入はトラブルの元になりますので完璧な商品を期待される方の購入はご遠慮ください」（No.1）、「日本製商品のような緻密で精巧な工業精度を持つ商品ではありません。正確な納車整備や日常の点検整備の下で、基本的な走行機能(走行・停止など)を保有している商品です。過度な製品精度や耐久性を要求される方のご購入はお控えください」（No.4）と表示していた。

3)実用を想定した走行性能等

①車両が小さすぎて安全な乗車姿勢をとれないものがあった

乗員が座席に座って安全な乗車姿勢がとれるかを調べた。この結果、車両が小さすぎて不自然な姿勢になってしまうほか、ハンドルと膝が接触するために左右に曲がりにくく安全な乗車姿勢をとれないものが 1 銘柄（No.2）あった（写真 3 参照)。この銘柄は左のつま先で変速操作する構造であったが、足を載せるステップの全長が 22 ㎝と短いため、足が真っ直ぐ載せられず変速操作が困難であった。

写真 3.安全な乗車姿勢がとれる例のNo.4（左）ととれないNo.2（右）の様子

②実用上の最小回転半径は車体の大きさに比例したが、全銘柄ともデファレンシャルギヤを備えていないために小回りが滑らかにできないことがあり、速度が速い状態で左右に曲がると車体が外側に倒れてしまう危険性があった

ハンドルを左右いっぱいに操舵し、ゆっくり小回りして 1 周したときに車両の最も外側が通過する円の半径を調べた。この結果、最も小さかった銘柄は 1.9m（No.2）、最も大きかった銘柄は 3.9m（No.4）であり、車体が大きいほど半径も大きくなる傾向があった。

なお、一般的な四輪自動車では、車両が左右に曲がって進む際に駆動輪（エンジンの動力によって回転される車輪）の左右車輪に生じる回転数の差を吸収させるデファレンシャルギヤが装備されているが、今回テストした 4 輪バギーは全銘柄ともデファレンシャルギヤを装着していなかった[3)] ため、舗装路面上でハンドルを左右いっぱいに操舵して小回りしようとしても前輪が横滑りし、車両が直進ぎみになるなど、滑らかにできないことがあった。また、全銘柄とも速度が速い状態で左右に曲がろうとすると、片輪が浮き上がって車両が外側に傾き、倒れてしまう危険性があった（表 4、写真 4 参照）。

3)No.4 はデファレンシャルギヤを装備した仕様も併売している（車両本体価格は 21,000 円高くなる）。

③傾斜 10° の上り坂で発進する時に前輪が浮き上がりやすい銘柄や、発進できない銘柄があった

公道を走行する場合、上り坂や下り坂の途中で確実に停止し続けられること、上り坂で滑らかに発進できることの両方が必要である。そこで、傾斜 10° の上り坂と下り坂でブレーキをかけてそのまま停止し続けられるか、上り坂で滑らかに発進できるかについて調べた。この結果、全銘柄とも上り坂と下り坂でブレーキをかけて停止し続けることができた。

一方、上り坂での発進については、アクセル操作や乗員の体勢に気をつけないと前輪が浮き上がり、後方に転倒する危険性があるものが 1 銘柄（№2)、アクセル操作などに気をつけても発進できないものが 1 銘柄（№4）あった（表 4、写真 4 参照)。

④道路交通法上は最高速度 60km/h で走行できるが、発進してから 150m 走行したときの速度は 40～50km/h 程度であった

四輪の第一種原動機付自転車は、道路交通法上は最高速度 60km/h で走行することができ、一般的な自動車の車列に混じって走行することも考えられる。そこで、発進してからアクセルを全開にして加速し 150m 走行したとき、どれくらいの速度が出るかを調べた。この結果、最も速かった銘柄は 50.7km/h（№1）で、最も遅かった銘柄は 38.9km/h（№5）であった（表 4 参照)。なお、全銘柄とも、そのまま走行を続ければ更に速度が出る可能性がある。

表 4. 走行性能のテスト結果一覧

	実用上の最小回転半径		傾斜 10° の坂			発進して 150m 走行したときの速度
	左回り	右回り	上りで停止し続けられるか	下りで停止し続けられるか	上りで発進できるか	
№1	2.5*1 m	2.0*1 m	○ 停止し続けられる	○ 停止し続けられる	○ 発進できる	50.7 km/h
№2	1.9*1 m	1.8*1 m	○ 停止し続けられる	○ 停止し続けられる	○*2 発進できる	40.9 km/h
№3	2.8*1 m	3.0*1 m	○ 停止し続けられる	○ 停止し続けられる	○ 発進できる	47.3 km/h
№4	3.9*1 m	3.0*1 m	○ 停止し続けられる	○ 停止し続けられる	× 発進できない	39.7 km/h
№5	3.1*1 m	3.1*1 m	○ 停止し続けられる	○ 停止し続けられる	○ 発進できる	38.9 km/h

＊1：前輪が横滑りして車両が直進ぎみになるなどして、滑らかに小回りできないことがあった。また、速度が速い状態では後輪の内側の車輪が浮き上がって車両が外側に傾き、倒れてしまう危険性があった。

＊2：ただし、アクセル操作や乗員の体勢に気をつけないと前輪が浮き上がり、そのまま後方に転倒する危険性があった。

写真 4. 小回りして片輪が浮き上がるNo.5(左)と上り坂の発進で前輪が浮き上がるNo.2(右)の様子

(2) 製品受け取り時の状態と組み立て内容

一部が未完成の状態で販売・配送されたものの中には一人で組み立てるのが難しいと思われるものがあり、いずれも梱包材の大きな廃材が出た。また自分で組み立てる部分についての組立説明書が添付されていない銘柄があった

インターネットで販売されている四輪バギーの中には、一部が未完成の状態のまま梱包・配送され、消費者側が組み立てて完成させるという販売方法が用いられているものがある。そこで今回、可能なものは一部が未完成の状態で購入し、荷物受け取り時の状態や消費者が組み立てる内容について調べた。

インターネットの表示を確認したところ、一部が未完成の状態のみで販売されていたものが 1 銘柄（No.3）あった。また、完成状態か一部が未完成の状態かを選択できるものが 3 銘柄（No.1、4、5）あり、いずれも一部未完成の状態で購入した。このうち別料金を払うと完成状態で購入可能なものが 2 銘柄（No.1、5）あり、問い合わせに対して「地域によっては追加料金なしで完成状態の車両を販売できる」と説明されたものが 1 銘柄（No.4）あった。なお、完成状態のみで販売されていたものが 1 銘柄（No.2）あった。

一部未完成の状態で購入した 4 銘柄（No.1、3、4、5）は鋼材の枠とダンボールによって梱包されており、ハンドル、後写鏡（バックミラー）、速度計、フロントバンパーの組み立ては多くの銘柄に共通して組み立てられていない状態であった。また、タイヤの組み立て作業があり車体を持ち上げておく必要であったことから、特別な設備がない環境で一人で組み立てるのは難しいと思われるものが 2 銘柄（No.1、5）あった。なお、組立説明書が付属していたのは 2 銘柄（No.4、5）だけであった。

その他、一部未完成の状態で購入した 4 銘柄ともに、梱包材に使用されていた鋼材やダンボールの大きな廃材が出たが、鋼材は溶接により接合されているため、容易に廃棄できないと考えられた（表 5 参照）。

表 5. 梱包された状態と廃材の様子

	梱包された状態	廃材の様子	主な組み立て内容
No.1			ハンドル、スピードメータ、後写鏡、フロントバンパー、バッテリー端子、ホイール（4輪） 組立説明書なし
No.3			ハンドル、スピードメータ、イグニッションスイッチ、後写鏡、ホーン、フロントバンパー、バッテリー端子 組立説明書なし
No.4			ハンドル、スピードメータ、後写鏡、バッテリー端子 組立説明書あり
No.5			ハンドル、スピードメータ、後写鏡、フロントバンパー、リヤキャリア、尾灯、ホイール、バッテリー端子、リフレクタ、ナンバーステー 組立説明書あり

6. 業界への要望

(1) 「公道の走行が可能」と表示・販売しているにもかかわらず、実際は道路運送車両の保安基準に適合していなかった。「公道で走行できない」旨を明確に表示するべきである

今回のテスト対象銘柄は、全てナンバープレートを取得して公道の走行が可能であることをうたわれて販売されていた。しかし、テストの結果、道路運送車両の保安基準に適合しておらず、このままでは公道の走行ができない車両であることがわかった。保安基準に適合していないならば、「公道で走行できない」旨を明確に表示するべきである。

(2) 初期の段階でブレーキが利かない、車体が小さく安全な乗車姿勢がとれない、坂道で発進できないなど品質や性能に問題があったので改善を要望する

保安基準に適合していない他に、初期の段階でブレーキが利かないなどで調整が必要である、重要部品が緩むなど不具合が生じる、車体が小さすぎて安全な姿勢がとれない、上り坂の発進の際に前輪が浮き上がる、上り坂で発進できない等の問題があったので、製品の仕様や品質の改善を要望する。

7. 行政への要望

(1) 道路運送車両の保安基準に適合していない車両が流通し、道路で使用される可能性があることから、対策の検討を望む

今回テストした四輪バギーは道路運送車両の保安基準に適合していなかったことから、道路で使用された場合を念頭に、消費者の安全を確保するための対策の検討を望む。

(2) 道路運送車両の保安基準に適合していないにもかかわらず「公道の走行が可能」と表示・販売している四輪バギーがあるので、表示を改善するよう事業者等の指導を望む

交通安全にかかわる装備を調べたところ、道路運送車両の保安基準に適合していない内容が複数あることがわかった。「公道で走行できない」旨を明確に表示するよう事業者等の指導を望む。

8. 消費者へのアドバイス

今回インターネットで購入した四輪バギーは、公道で使用できないものであった。また、安全性や品質にも問題が見られたので、安易な購入は避ける

今回テストした四輪バギーは、いずれも道路運送車両の保安基準に適合しておらず、公道で使用できるものではなかった。また、公道以外での使用であっても、舗装路面で小回りが滑らかにできない、上り坂の発進の際に前輪が浮き上がる、上り坂で発進できない、車体が小さすぎて安全な乗車姿勢がとれない、重要部品が緩むなどといった問題が見られたものもあったので、安易な購入は避けたい。

〇要望先

国土交通省 自動車交通局 総務課 企画室

公正取引委員会 事務総局 取引部 景品表示監視室

〇情報提供先

内閣府 国民生活局 総務課 国民生活情報室

内閣府 政策統括官（共生社会政策担当）付参事官（交通安全対策担当）

経済産業省 商務流通グループ 消費経済政策課

警察庁 交通局 交通企画課

社団法人 日本通信販売協会

本件問い合わせ先

商品テスト部:042-758-3165

9. テスト方法

(1) 安全性や性能

1) 交通安全にかかわる装備

〇保安基準への適合

保安基準で定められている構造や装備のうち、目視で明確に確認できる内容について調べた。

〇前照灯、尾灯、番号灯

夜間、照明のないテストコースに車両を停止させ、原動機の回転数をアイドリング時よりもやや高めに維持したまま前照灯、尾灯、番号灯を点灯させて確認できるかを調べた。前照灯が照射する障害物として、前方 15m 先の路上にコンクリートブロック 1 個を設置した。確認できるかどうかは男性モニター5 名（年齢 34～50 歳、平均 39 歳）が目視で判断した。

〇後部反射器

夜間、照明のないテストコースに車両を停止させ、原動機が停止し灯火類が消灯している状態で後方 100m から小型乗用車の前照灯（上向き、60W のハロゲン球×2 個）で照射して、小型乗用車の座席から確認できるかを調べた。確認できるかどうかは男性モニター5 名（年齢 34～50 歳、平均 39 歳）が目視で判断した。

〇制動灯、方向指示器

晴れた昼間、日なたのテストコースに車両を停止させ、原動機の回転数をアイドリング時よりもやや高めに維持したまま前照灯、尾灯、番号灯を点灯させながら制動灯、方向指示器を各々点灯させて確認できるかを調べた。確認できるかどうかは男性モニター5 名（年齢 34～50 歳、平均 39 歳）が目視で判断した。

2) 初期や使用中の不具合

組み立て完了後、ブレーキや駆動チェーンの調整具合が適切かを調べるとともに、組み立て部分以外の各部にネジの緩みなど不具合がないか、手が届く範囲を指先などで確認した。さらに、慣らし走行やテスト走行中に不具合が生じないかを調べた。

3) 実用を想定した走行性能等

〇乗車姿勢

身長 167 ㎝、体重 60 ㎏の男性が着座して運転し、乗車姿勢を調べた。

〇実用上の最小回転半径

身長 167 ㎝、体重 60 ㎏の男性が着座して運転し、平坦な舗装路面上でハンドルを左右いっぱいに操舵し、低速で 1 周旋回したときに車両の最も外側（全銘柄とも外側前輪の側面）が通過する円を記録し、半径を算出した。

〇傾斜 10° の坂

身長 167 ㎝、体重 60 ㎏の男性が着座して運転し、テストコースに設けられた傾斜 10° で舗装された坂の途中で、上り及び下りで停止し続けられるか、上りで発進できるかを調べた。

〇発進して 150m 走行したときの速度

身長 167 ㎝、体重 60 ㎏の男性が着座して運転し、舗装された直線のテストコースで停止状態から発進し、アクセルを全開にしながら変速操作が必要なものは適宜変速し、150m 地点から 10m の区間を通過するのに要した時間を路上に設置したテープスイッチにより計測して、速度を算出した。測定前には十分な暖機運転を行い、合計 5 回計測して最大値と最小値を除いた 3 つの測定値から平均値を算出した。

⑵ 製品受け取り時の状態

配送された荷物を開梱しながら、組立説明書があるものはそれに従い組み立てた。開梱、組み立ては屋内で実施し、別途用意した工具を使用した。

資料1

表 6. テスト対象銘柄の詳細一覧

銘柄番号	銘柄名	①販売していた店名(事業者名) ②上記の店の URL ③車両価格（円） ④送料等を含んだ総支払額*1（円） ⑤製造国	①ｴﾝｼﾞﾝ形式 ②排気量 ③変速	①全長(cm) ②全幅(cm)*2 ③全高(cm)*2 ④車両重量(kg) ※いずれも実測値
No.1	ATV バギー type13-c	①RED ZONE（㈱翔和） ②http://www.rakuten.co.jp/redzone/ ③48,000 ④58,430 ⑤中国	①4 ｻｲｸﾙ単気筒 ②48 cc ③前 1 速 後 1 速	①123 ② 74 ③ 83 ④ 76
No.2	ATV50cc ｽﾊﾟｲﾀﾞｰ	①ｼﾞｬﾊﾟﾝﾓﾃﾞﾅ（㈱平成ﾄｰﾀﾙｺｰﾎﾟﾚｰｼｮﾝ） ②http://6925.teacup.com/pokepacer/shop ③68,000 ④68,000 ⑤中国	①4 ｻｲｸﾙ単気筒 ②48 cc ③前 4 速 後ﾅｼ	①106 ② 65 ③ 75 ④ 71
No.3	4 輪バギー ATV20P	①WICH（㈲ウイッチ） ②http://www.rakuten.co.jp/wich/ ③138,000 ④139,050 ⑤中国	①4 ｻｲｸﾙ単気筒 ②48 cc ③前 3 速 後 1 速	①143 ②101 ③103 ④100
No.4	4 輪ﾊﾞｷﾞｰ『ｶｰｺﾞ』	①Tap Tap（㈱トパーズ ） ②http://www.rakuten.ne.jp/gold/taptap/ ③186,900 ④207,950 ⑤中国	①4 ｻｲｸﾙ単気筒 ②48 cc ③前 3 速 後 1 速	①186 ②101 ③103 ④138
No.5	KW X501	①RIDER'Z CAFF（㈱ライダーズカフェ） ②http://www.rakuten.ne.jp/gold/black-m/index.html ③207,800（別売の後写鏡の代金を含む） ④226,850 ⑤台湾	①2 ｻｲｸﾙ単気筒 ②49 cc ③前 1 速 後 1 速	①156 ② 89 ③ 99 ④142

＊1：総支払額は代金の支払い方法や居住地域により変化する。
＊2：後写鏡を除いた寸法。